

Handläggare:
Peter Dahlberg, 08-508 29 323

Till
Finansroteln

Remiss av Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning

Svar på remiss från Finansroteln (dnr 124-1405/2016).

Sammanfattning

Länsstyrelsen i Stockholms län begär i denna remiss in förslag på objekt som bör ingå i kommande länsplan för transportinfrastruktur 2018-2029. Länsstyrelsen vill också i inkomna svar få synpunkter på förslag om avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning.

Koncernledningen är positiv till att Länsstyrelsen i kommande länsplan för infrastruktur planerar att fokusera på de områden som har störst potential att påverka miljön, samt att miljökonsekvensbeskrivningen ska fokusera på strategisk inriktning och avväganden och ge övergripande strategiska råd och rekommendationer. Koncernledningen anser att kommande länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029 bör prioritera kollektivtrafik, nyttotrafik, gång och cykel.

Bolagens remissvar lyfter fram att farleder för sjöfartstrafiken samt landanslutningar till hamnområden bör ses över och att länsplanen kan medverka till fler cykel- och infartsparkeringar om medel för detta avsätts. Vidare bör länsplanens miljökonsekvensbeskrivning redovisa påverkan på vattentäkter, reservvattentäkter, dagvatten, föroreningar till sjöar, avloppsverk, avloppsvattenströmmen i skärgården och framtida behov av nya huvudsystem för VA som t.ex. tunnlar.

Ärendet

I remissen framgår att Länsstyrelsen i Stockholms län begär in förslag på objekt som bör ingå i kommande länsplan för transportinfrastruktur 2018-2029. Länsstyrelsen vill få in väl avvägda åtgärdsförslag från tillfrågade aktörer. Det framgår också att förslagen bör prioritera åtgärder som har stor nytta i förhållande till åtgärdernas kostnader. Länsstyrelsen kommer ta stöd i RUF5 2050, den storregionala systemanalysen En bättre sats, samt Regional inriktning för transportsystemets utveckling i Stockholms Län. Därför kommer stor vikt läggas vid effektiva åtgärder som stöttar hållbart resande, bostadsbyggande och omställning mot ett mer klimat- och miljöanpassat transportsystem.

Länsstyrelsen begär också in synpunkter på förslag om avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning. En miljökonsekvensbeskrivning tas fram parallellt med länsplanen. Länsstyrelsen förslår att den avgränsas geografiskt till Stockholms län, men utökas där så är möjligt till ett större område. Vidare föreslås att miljökonsekvensbeskrivningen ska fokusera på länsplanens strategiska inriktning och avväganden och ge övergripande strategiska råd och rekommendationer. Arbetet med bedömningsgrunderna ska fokusera på de områden där transportinfrastrukturen har störst potential att påverka miljön.

Finansroteln har remitterat "*Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning*" till bl.a. Stockholms Stadshus AB, som i sin tur remitterat vidare till dotterbolagen Stockholm Vatten, Stockholms Hamnar, Stockholm Parkering och Stokab. Stokab har valt att inte svara på remissen. Nedan följer en redovisning av bolagens remissvar i huvudsak. Remissvaren i sin helhet återfinns i bilagorna.

Underremiss

Stockholm Vatten Holding AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Länsplanens miljökonsekvensbeskrivning bör redovisa påverkan på:

Vattentäkter, reservvattentäkter, dagvatten, föroreningar till sjöar, avloppsverk, avloppsvattenströmmen i skärgården och framtida behov av nya huvudsystem för VA som t.ex. tunnlar.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör således belysa påverkan på:

1. Reservvattentäkt Bornsjön inklusive hela vattenskydds- och tillrinningsområdet.
2. Framtida möjliga reservvattentäkter som ännu ej exploaterade grusåsar, grundvattentäkter och sjön Yngern.
3. Mälarens del som utgörs av Östra Mälarens vattenskyddsområde. Således förändrad föroreningsbelastning och risk för förändrade vattenströmmar i Mälaren.
4. Södra Mälarens vattenskyddsområde. Detta område ligger i direkt anslutning till Östra Mälarens vattenskyddsområde. Området berörs även av Sjöfartsverkets projekt farled Mälaren och av framtida ökade sjötransporter.
5. Påverkan på de inåtgående och utåtgående strömmarna i skärgården. Således påverkan på avloppsvattenströmmen, från avloppsverkens utsläppspunkter i Strömmen/Saltsjön av renat avlopp, genom skärgården till Östersjön. Trafikverkets Östlig förbindelse planeras att anläggas som antingen sänktunnel eller bergtunnel inom aktuellt område. Alternativ sänktunnels påverkan på dessa strömmar bör belysas.
6. Mälarens föroreningstillförsel, reglering och avtappningsmöjligheter under byggskedet av infrastruktur. Här påverkas Mälaren av bl.a. byggskedet i form av tillfälliga hamnar och sjötransporter vid byggande av Förbifarten m.m.
7. Avledning av dagvatten från väg till sjöar, vattendrag och Saltsjön. Omfattning, föroreningar samt på behov av dagvattenrenings- och skyddsåtgärder.
8. Möjligheten att uppfylla vattendirektivet, således påverkan på de lokala åtgärdsprogrammets behov av åtgärder.

9. Stockholm Vatten Holding AB:s möjligheter och förändrade kostnader för att kunna bygga ut sina huvud-system för VA (t.ex. utbyggnad av Henriksdals avloppsreningsverk och tunnlar) för att klara va-försörjningen på grund av en mycket snabbt växande Stockholmsregion.
VA-systemet berörs även av utbyggnad av annan infrastruktur som projektet Stockholms ström, utbyggnad av elstamnätet (220-400 kV) i Stockholmsregionen.
10. Översvämningsrisker på grund av förändrat klimats påverkan på regn (ökad mängd och intensivare regn) och behov av omhändertagande/avledning av större dagvattenmängder.
11. Vattentäckers och reservvattentäckers värden, risker, konsekvenser och behov av skyddsåtgärder i Stockholmsregionen (*bilaga 1*).

Stockholms Hamn AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Arbetet med den nya godshamnen för container- och rorottrafik, Stockholm Norvik, påbörjades 2016. Den nya hamnen kommer innebära nya godsflöden i regionen och är något som bör tas hänsyn till i framtagande av såväl länsplan som nationell plan.

Stockholms Hamnar bygger järnväg för att koppla ihop Stockholm Norvik med Nynäsbanan. En bedömning är att det inledningsvis kommer gå ett tåg i varje riktning per dygn till Norvik. När hamnen är fullt utbyggd kan det gå sex tåg i varje riktning per dygn. Det är viktigt att Trafikverket tar med denna nya trafik när det gäller kapacitet i form av dubbelspår samt eventuella andra flaskhalsar på andra håll i systemet. Det behövs också vägförbindelser mellan väg 73 och E4. Planering för Tvärförbindelse Södertörn pågår med preliminär byggstart 2020. Eftersom Stockholm Norvik kommer tas i drift under 2020 är det önskvärt att detta tidigareläggs.

Stockholm är av de viktigaste destinationerna i Östersjön för kryssningsfartyg och är en av de ledande hamnarna för färjetrafik. Det finns en tydlig trend att kryssningsfartygen blir allt större och i dag går fartygen en lång omväg in till Stockholm via Furusundsleden. En kortare insegling som kopplas ihop med Sandhamnsleden kan innebära ökad säkerhet i farlederna och därmed minskade utsläpp från fartygen samt en avlastning av Furusundsleden.

I nu gällande nationell plan för transportsystemet för farlederna 2014-2025 finns Horstensleden med som en namngiven brist. Det är angeläget att säkerställa modernt utrustade farleder för att skapa förutsättningar för framtida utveckling av färje- och kryssningstrafik. Kortare och säkrare farleder med god kapacitet kan även innebära att mörker- och vindrestriktioner lättas och att säsongen förlängs och att fler kryssningsfartyg kan anlöpa Stockholm på ett säkert och hållbart sätt.

Färjetrafiken i Värtahamnen och Frihamnen genererar trafik som ska ta sig till och från hamnområdet, de senaste fem åren har i snitt 400 000 fordon (lastbilar, släpfordon, bussar och personbilar) årligen trafikerat Värtahamnen och Frihamnen. Gods- och passagerartrafiken från hamnområdet måste på ett smidigt sätt kunna ta sig ut i det nationella vägsystemet (*bilaga 2*).

Stockholm Stads Parkerings AB:s remissvar har i huvudsak följande lydelse:

Bolaget anser att infartsparkering och cykelparkering kan bidra till en minskad miljöpåverkan och minskad trängsel i trafiken, i synnerhet under rusningstrafik då medborgarna färdas till och från arbetet.

Medborgarnas incitament torde kunna öka genom att bytet från bil till kollektiva färdmedel underlättas, eller genom att möjligheten finns att ställa sin cykel i en säker och trygg cykelparkering.

Erfarenheten visar att medborgarnas betalningsvilja för infartsparkering och cykelparkering är relativt låg. Bolaget vill därför framföra att extra medel bör avsättas för att främja ändamålen i kommande länsplan för transportinfrastruktur 2018-2029.

Bolaget är gärna behjälpligt med att bistå med kunskap och erfarenhet vid planering och upprättande av såväl cykel- som infartsparkeringar (bilaga 3).

Koncernledningens synpunkter

Koncernledningen välkomnar Länsstyrelsens förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning för kommande länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029.


Tillsammans med stadens mål om 140 000 nya bostäder till 2030 ska berörda nämnder och bolagsstyrelser säkerställa att den planerade stadsutvecklingen innebär ett mer hållbart resande och miljöeffektiva transporter. De i remissen föreslagna prioriteringarna om länsplanen ska stötta hållbart resande, bostadsbyggande och omställning mot ett mer klimat- och miljöanpassat transportsystem ligger därför i linje med stadens ambitioner.

Sammantaget ställer sig koncernledningen positiv till att Länsstyrelsen i bedömningsgrunderna planerar att fokusera på de områden där transportinfrastrukturen har störst potential att påverka miljön. Det är också bra att miljökonsekvensbeskrivningen ska fokusera på länsplanens strategiska inriktning och avväganden och ge övergripande strategiska råd och rekommendationer. Koncernledningen anser att både den strategiska och geografiska avgränsningen på miljökonsekvensbeskrivningen, som omfattar Stockholms län, är rimlig. Klimatpåverkan från enskilda objekt är generellt sett oftast begränsad.

Det är nödvändigt att fokusera på de områden som ger störst nytta om stadens transporter ska få mindre klimatpåverkan samtidigt som staden växer. I enlighet med stadens budget bör därför kommande länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029 prioritera kollektivtrafik, nyttotrafik, gång och cykel. Därför är det viktigt att kommande infrastrukturplan stödjer de objekt som redan finns med i befintlig länsplan, men som ännu inte genomförts, till exempel ny bussterminal vid Slussen, samt tar hänsyn till planerad bostadsbyggnation. Utbyggnaden av nya stadsområden som Norra Djurgårdsstaden med kommande områden som Loudden, kan på ett övergripande sätt förväntas påverka kommande flöden och för både kollektiv- och godstransporter.

I övrigt hänvisar koncernledningen till bolagens remissvar som bl.a. lyfter fram förslag på farleder för sjöfartstrafiken samt landanslutningar till hamnområden som bör ses över

och förbättras. Det framgår också att länsplanen kan medverka till att underlätta byten från bil till kollektivtrafik genom fler cykel- och infartsparkeringar om medel för detta avsätts. Vidare bör länsplanens miljökonsekvensbeskrivning redovisa påverkan på vattentäkter, reservvattentäkter, dagvatten, föroreningar till sjöar, avloppsverk, avloppsvattenströmmen i skärgården och framtida behov av nya huvudsystem för VA som t.ex. tunnlar.



Jonas Schneider
Vice VD

Bilagor

1. Remissvar Stockholm Vatten Holding AB
2. Remissvar Stockholms Hamn AB
3. Remissvar Stockholms Stads Parkerings AB



PROJEKT
UTREDNING OCH UTVECKLING
BO WESTERGREN
08-522 122 20
BO.WESTERGREN@STOCKHOLMVATTEN.SE

REMISSVAR

Till: Stockholms Stadshus AB
105 35 Stockholm
E-post: remiss@stadshusab.se
E-post: sara.wallin@stadshusab.se

Ang: Remissvar på remiss från Stockholms Stadshus AB angående ”Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning”, länsstyrelsen i Stockholms Dnr 342-33807-2016.

Med anledning av Stockholm Stadshus AB remiss, daterad 29 september 2016, och Länsstyrelsen i Stockholm remiss, daterad 2016-09-20, angående ”Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029. Förfrågan om prioriterade åtgärder samt avgränsningssamråd för miljökonsekvensbeskrivning”, med begäran om synpunkter kring vad som framförs i remissen, kan följande anföras ur va-synpunkt.

Stockholm Vattens synpunkter

Länsplanens del miljökonsekvensbeskrivning bör redovisa påverkan på: Vattentäkter, reservvattentäkter, dagvatten, föroreningar till sjöar, avloppsverk, avloppsvattenströmmen i skärgården och framtida behov av nya huvudsystem för VA som t.ex. tunnlar.

Miljökonsekvensbeskrivningen bör således belysa påverkan på:

12. Reservvattentäkt Bornsjön inklusive hela vattenskydds- och tillrinningsområdet.
13. Framtida möjliga reservvattentäkter som ännu ej exploaterade grusåsar, grundvattentäkter och sjön Yngern.
14. Mälarens del som utgörs av Östra Mälarens vattenskyddsområde. Således förändrad föroreningsbelastning och risk för förändrade vattenströmmar i Mälaren.

15. Södra Mälarens vattenskyddsområde. Detta område ligger i direkt anslutning till Östra Mälarens vattenskyddsområde. Området berörs även av Sjöfartsverkets projekt farled Mälaren och av framtida ökade sjötransporter.
16. Påverkan på de inåtgående och utåtgående strömmarna i skärgården. Således påverkan på avloppsvattenströmmen, från avloppsverkens utsläppspunkter i Strömmen/Saltsjön av renat avlopp, genom skärgården till Östersjön. Trafikverkets Östlig förbindelse planeras att anläggas som antingen sänktunnel eller bergtunnel inom aktuellt område. Alternativ sänktunnels påverkan på dessa strömmar bör belysas.
17. Mälarens föroreningstillförsel, reglering och avtappningsmöjligheter under byggskedet av infrastruktur. Här påverkas Mälaren av bl.a. byggsleden i form av tillfälliga hamnar och sjötransporter vid byggande av Förbifarten m.m.
18. Avledning av dagvatten från väg till sjöar, vattendrag och Saltsjön. Omfattning, föroreningar samt på behov av dagvattenrenings- och skyddsåtgärder.
19. Möjligheten att uppfylla vattendirektivet, således påverkan på de lokala åtgärdsprogrammets behov av åtgärder.
20. SVAB möjligheter och förändrade kostnader för att kunna bygga ut sina huvudsystem för VA (t.ex. utbyggnad av Henriksdals avloppsreningsverk och tunnlar) för att klara va-försörjningen på grund av en mycket snabbt växande Stockholmsregion.

VA-systemet berörs även av utbyggnad av annan infrastruktur som projektet Stockholms ström, utbyggnad av elstamnätet (220-400 kV) i Stockholmsregionen.
21. Översvämningsrisker på grund av förändrat klimats påverkan på regn (ökad mängd och intensivare regn) och behov av omhändertagande/avledning av större dagvattenmängder.
22. Vattentäckers och reservvattentäckers värden, risker, konsekvenser och behov av skyddsåtgärder i Stockholmsregionen.

Med vänliga hälsningar

Krister Schultz

Johan Wallberg

Kopia: VD, SI, A, L, V, P, LR, LT, PI, PU



Förslag på åtgärder till länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029

Stockholms Hamnar har blivit ombudade av Stockholm Stadshus AB att komma in yttrande och önskemål om åtgärder till kommande länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029 som Länsstyrelsen tar fram. Nedan följer en sammanställning av de åtgärder som bedöms särskilt viktiga för Stockholms Hamnars verksamhet.

Landanslutningar till den nya godshamnen Stockholm Norvik

Arbetet med den nya godshamnen för container- och rorotrafik, Stockholm Norvik, påbörjades 2016. Beräknad byggtid är tre år och under 2020 kommer den nya hamnen kunna ta emot fartyg. I samband med öppnandet av Stockholm Norvik kommer containerhanteringen i Frihamnen att flyttas till den nya hamnen. Verksamheten i den befintliga hamnen i Nynäshamn kommer fortsätta som idag. I anslutning till hamnen bygger NCC en logistik och företagspark. Den nya hamnen kommer innebära nya godsflöden i regionen, inledningsvis som ett skifte av containerhantering från Stockholm till Norvik och på sikt i form av ökade volymer. Denna utveckling är något som bör tas hänsyn till i framtagande av såväl länsplan som nationell plan.

Stockholms Hamnar bygger järnväg för att koppla ihop Stockholm Norvik med Nynäsbanan och för att möjliggöra järnvägstransporter till och från hamnen. En bedömning är att det inledningsvis kommer gå ett tåg i varje riktning per dygn till Norvik. När hamnen är fullt utbyggd är en preliminär bedömning att det kan gå sex tåg i varje riktning per dygn. Det är viktigt att Trafikverket tar med denna nya trafik på Nynäsbanan tas i beaktande, både när det gäller kapacitet i form av dubbelspår samt eventuella andra flaskhalsar på andra håll i systemet. Trafikverket har sedan 2007 arbetat med dubbelspår på Nynäsbanan och arbetar för närvarande med den sista planerade sträckan mellan Tungelsta och Hemfosa, som ligger i nu gällande länsplan. Dock kommer det inte finnas dubbelspår den sista sträckan från Hemfosa och till anslutningen till Norvik.

För det gods som går till och från södra Sverige är det önskvärt med goda vägförbindelser mellan väg 73 och E4. Planering för Tvärförbindelse Södertörn pågår och enligt Trafikverket är preliminär byggstart 2020. Eftersom Stockholm Norvik kommer tas i drift under 2020 är det önskvärt att denna åtgärd om möjligt tidigareläggs för att förbättra godstransporterna till och från Norvik.

Farlederna in till Stockholm

I nu gällande nationell plan för transportsystemet 2014-2025 finns Horstensleden med som en namngiven brist. Trafikverket har i nära samarbete med Sjöfartsverket under hösten 2016 arbetat med en åtgärdsvalsstudie för farlederna in till Stockholm som ska vara klar i november 2016. Syftet är att utreda behovet av åtgärder för att uppnå en hållbar situation i Stockholms farleder och längs kusten utifrån miljö, turism, sjösäkerhet och transportekonomi.

Besöksnäringen är av stor betydelse för Stockholmsregionen och färje- och kryssningspassagerare bidrar årligen med drygt en halv miljard i intäkter till regionen. Stockholm är av de viktigaste destinationerna i Östersjön för kryssningsfartyg och är en av de ledande hamnarna för färjetrafik. Det finns en tydlig trend att kryssningsfartygen blir allt större och i dag går fartygen en lång omväg in till Stockholm via Furusundsleden. Denna omväg innebär en längre insegling med mer bränsleförbrukning som följd. Dessutom är Furusundsleden hårt belastad eftersom den trafikeras av den reguljära färjetrafiken och det finns en erosionsproblematik i området. Det är därför angeläget att säkerställa modernt utrustade farleder med hög kapacitet och säkerhet för att skapa förutsättningar för framtida utveckling av färje- och kryssningstrafik och därmed kunna möta efterfrågan från den globala kryssningsmarknaden. En kortare, rätare insegling – som kopplas ihop med Sandhamnsleden – kan innebära ökad säkerhet i farlederna, kortare insegling och därmed minskade utsläpp från fartygen samt en avlastning av Furusundsleden. En kortare och säkrare farled med god kapacitet kan även innebära att mörker- och vindrestriktioner lättas och att säsongen förlängs och att fler kryssningsfartyg kan anlöpa Stockholm på ett säkert och hållbart sätt.

Östlig förbindelse

Färjetrafiken i Värtahamnen och Frihamnen genererar trafik som ska ta sig till och från hamnområdet, de senaste fem åren har i snitt 400 000 fordon (lastbilar, släpfordon, bussar och personbilar) årligen trafikerat Värtahamnen och Frihamnen. Gods- och passagerartrafiken från hamnområdet måste på ett smidigt sätt kunna ta sig ut i det nationella vägsystemet utan att belasta det lokala vägnätet i de centrala delarna av Stockholm och östlig förbindelse är en åtgärd som kan möjliggöra detta.

Nedan följer en sammanställning av ovan nämnda åtgärder i Länsstyrelsen mall.

Projekt	Brist i förut-sättningarna i transportsystemet	Plats/sträcka	Önskad åtgärd	Effektbeskrivning	Namn ÅVS	Ev Vägnummer
Tvärförbindelse Södertörn	Stockholm Norvik kommer innebära ändrade godsflöden, från Norvik till E4:an. Gods till och från södra Sverige bör ej gå nära Stockholm.	Väg 259 mellan väg 73 och E4.	Förbättrad förbindelse mellan väg 73 och E4/E20	Förbättrad förbindelse för gods till och från Norvik. Transporter behöver inte in i Stockholm.		259
Järnvägsförbindelser till och från Stockholm Norvik.	Stockholm Norvik kommer innebära nya godsflöden på järnväg. Behov av att säkerställa kapacitet och eutreda/eliminera flaskhalsar som kan uppstå i systemet.	Nynäsbanan från anslutningen till järnvägen till Norvik.	Eventuellt dubbelspår mellan Hemfosa och anslutningen till Norvik samt utreda/eliminera eventuella flaskhalsar som kan uppstå på andra håll i systemet.	Kapaciteten för järnvägstransporter till och från Norvik säkras.		
Horstensleden	Furusundsleden hårt belastad, miljöpåverkan pga längre insegling samt erosion. Sandhamnsleden klarar ej större fartyg.	Horstensleden	Ny farled för att rätta ut Sandhamnsleden.	Kapacitet i farlederna säkras för framtida gods- och passagerarfartyg. Avlastar Furusundsleden. Mindre miljöpåverkan.	ÅVS Farleder till Stockholm (pågår)	
Östlig förbindelse	Saknas östlig förbindelse i ringvägen runt Stockholm, behov av att få ut trafiken från hamnområdena till vägsystemet.	Mellan Ropsten och Sickla	Väganslutning mellan Södra och Norra länken med trafikplats vid Frihamnen	Trafik från Värtahamnen-Frihamnen kan lätt ta sig ut i vägnätet, minskad belastning på befintliga vägar.		

Detta yttrande har inte behandlats i Stockholms Hamnars styrelse.

Johan Castwall
VD

Remissvar ” Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029”

Stockholm Parkering mottog 2016-09-29 en underremiss från Stockholms Stadshus AB gällande ” Länsplan för transportinfrastrukturen 2018-2029”, dnr 124-1405/2016.

Remissen avser önskemål om åtgärder till kommande länsplan för regional transportinfrastruktur 2018-2029 samt avgränsningssamråd för dess miljökonsekvensbeskrivning.

Stockholm Parkering har valt att lämna följande synpunkter

Bolaget anser att infartsparkering och cykelparkering kan bidra till en minskad miljöpåverkan och minskad trängsel i trafiken, i synnerhet under rusningstrafik då medborgarna färdas till och från arbetet.

Medborgarnas incitament torde kunna öka genom att bytet från bil till kollektiva färdmedel underlättas, eller genom att möjligheten finns att ställa sin cykel i en säker och trygg cykelparkering.

Erfarenheten visar att medborgarnas betalningsvilja för infartsparkering och cykelparkering är relativt låg. Bolaget vill därför framföra att extra medel bör avsättas för att främja ändamålen i kommande länsplan för transportinfrastruktur 2018-2029.

Bolaget är gärna behjälpligt med att bistå med kunskap och erfarenhet vid planering och upprättande av såväl cykel- som infartsparkeringar.

I övrigt har bolaget inga synpunkter.

Christian Rockberger
VD

